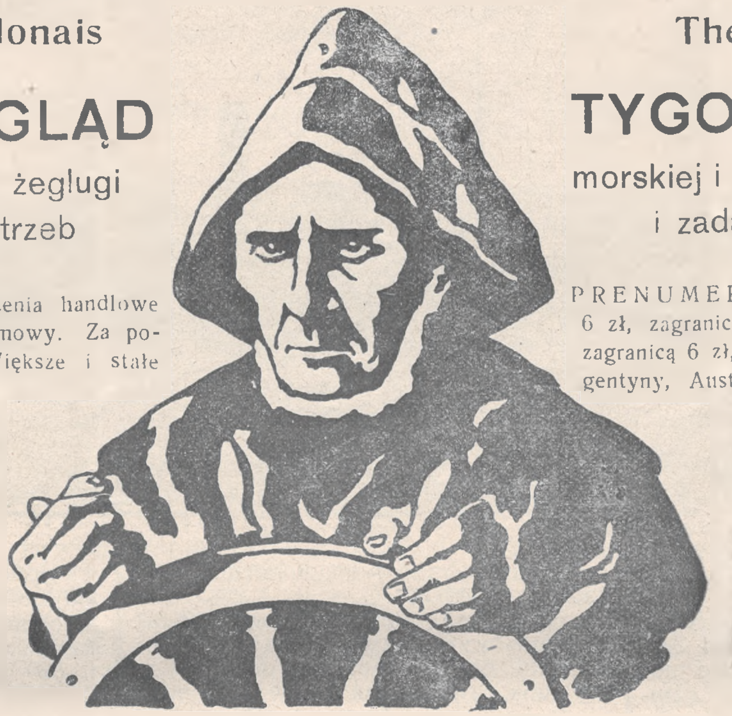
ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor



PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.

Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 0 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 1 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, * * . **Cena 30 gr.**

Nr. 3. Rok wydania szósty. | **TCZEW, dnia 23 stycznia 1927 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 160**

DO NASZYCH SZANOWNYCH CZYTELNIKÓW.

Wobec zwiększenia objętości naszego pisma z dn. 1 stycznia 1927 r. prenumerata wynosić będzie: rocznie 6 zł, półrocznie 3 zł, kwartalnie 1 zł 50 gr.

Rocznik 1926, wraz z przesyłką, 4 zł; 16 numerów od 1. IX. 1925 do 1. I. 1926 — 1 zł. Dalsze numery wstecz, aż do 1. I. 1922 wysyłamy tylko naszym prenumeratorom i zbiorom bibljotecznym za poprzedniem porozumieniem listownem.

Zwracamy uprzejmie uwagę Szan. Czytelników na ogłoszenie nasze na ostatniej stronie niniejszego numeru, dotyczące „Almanachu Żeglarza Polskiego" na 1927/28, którego cena zniżona dla naszych rocznych prenumeratorów na r. 1927, oraz wspólnych rocznych prenumeratorów z „Morzem" wynosi **2 zł 50 gr,** wraz z przesyłką.

Poprzednie wydania „Almanachu" (1923 i 25) są całkowicie wyczerpane.

Pięć parowców towarowych „Żeglugi Polskiej".

(Ciąg dalszy).

Maszyna główna statku jest zwykłą pionową maszyną tłokową, o normalnem dla jej wielkości potrójnem rozprężeniem pary. Średnica cylindra wysokiego ciśnienia 460 mm., cyl. średniego ciśnienia 760 mm., cyl. niskiego ciśnienia 1250 mm. Skok tłoka wynosi 960 mm. Moc maszyny 1 150 KM. Nadaje ona statkowi szybkość do 10 węzłów (18 520 metrów na godzinę). Poza maszyną główną, na pokładzie znajduje się servo-motor (maszyna sterowa) poruszająca łańcuchowem połączeniem z sektorem kierowniczym steru.

Wind parowych do ładowania jest cztery: po dwie — przy przednim i tylnym maszcie. Windy są jednakowej mocy (4-tonowe) i obsługują każda jeden tram ładunkowy.

Pomieszczenia dla ładunku.

Ładowni jest cztery, prawie jednakowej wielkości. Ładownia nr. 1. przed przednim masztem ma pojemność 873 m³. Ładownia nr. 2 ma 1060 m³ pojemności, znajdując się między przednim masztem a jamą węglową poprzeczną, położoną przed kotwicą. Ładownia nr. 3 ma 1071 m³ pojemności, znajdując się między maszynami a tylnym masztem, wreszcie ładownia nr. 4 położona za tylnym masztem, ku rufie ma pojemność najmniejszą, bo 660 m³. Tłumaczy się to istnieniem pod nią tanku wyrównawczego, położonego nawet ponad wałem tunelowym, oraz znajdującemi się tu wgięciami boków okrętu, pozwalającemi na lepszy dopływ wody ku śrubie okrętowej. Przednia ładownia równ eż jest zmniejszona przez zaostrzenie kształtu kadłuba w czołowej części.

Wymiary otworów luk ładunkowych są znaczne, jak w kierunku wzdłużnym, w linji poosiowej statku (9,5 do 10,5 metra) tak też w kierunku poprzecznym 7,5 metra, z wyjątkiem przedniej luki nr. 1 która ku przodowi się zwęża). Jak wielkie są te wymiary luk w stosunku do samych ładowni widać chociażby z następującego zestawienia:

Czołowa ładownia: długość 13 metrów, szerokość przeciętnie 11 metrów. Jej luka nr. 1: długość 9,5 m., szerokość średnio ok. 7 metrów.

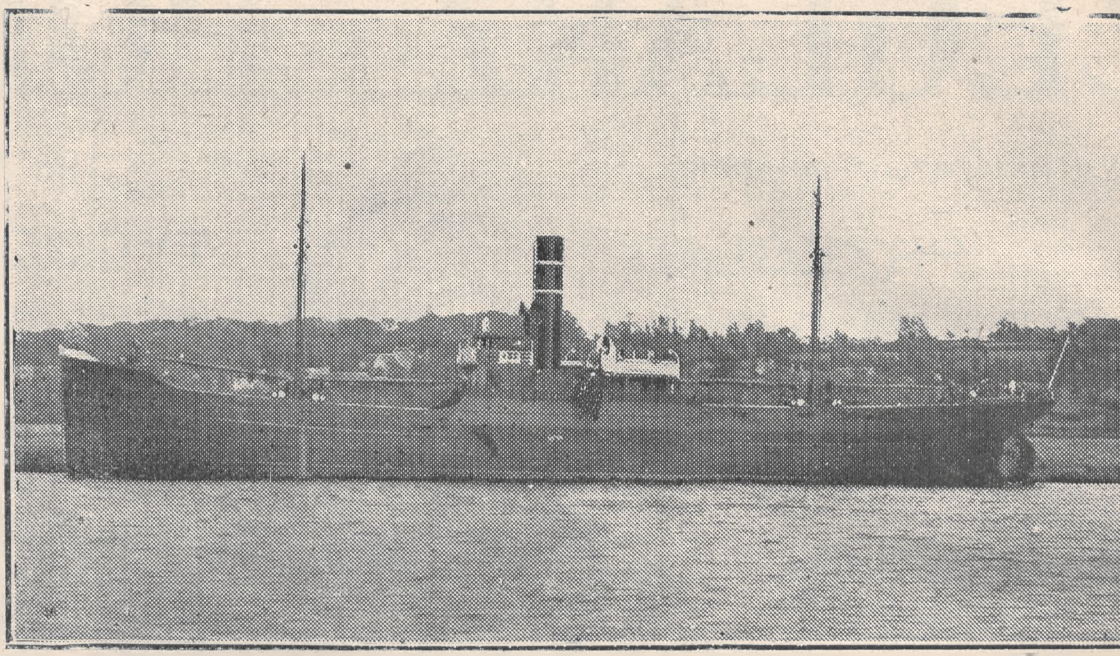
Ładownia przed mostkiem (nr. 2): długość 15,3 mtr., szerokość ok. 12 mtr. Jej luka nr. 2: długość 10,5 mtr. szerokość 7,5 mtr.

Ładownia za halą maszyn nr. 3: długość 12 mtr., szerokość ok. 12 mtr. — luka nr. 3 ma długość 9,3 mtr., szerokość 7,5 mtr.

Ładownia rufowa nr. 4: długość 12 mtr., szerokość średnia 11,5 mtr. Jej luka nr. 4: długość 9,3 mtr. szerokość 7,5 mtr.

Powyższe dane świadczą o znacznem przystosowaniu wymiarów luk do wszelkiego rodzaju ładunku nasypowego. — Niemniej ładownie tych statków są przystosowane do przyjęcia długich sztuk drzewa, gdyż przegrody pomię-

Statki handlowe „Żeglugi Polskiej" jednolitego typu: „Wilno", „Poznań", „Kraków", „Katowice", i „Toruń" po 2.850 ton nośności. Zdjęcie Chantiers Navals Caen.



dzy przedniemi ładowniami nr. 1 i nr. 2 są z drzewa i łatwo mogą być rozebrane. Przez to wytwarza się jedna wielka przednia ładownia długości 24,5 mtr. z dwiema lukami, przez które można ładować materjał drzewny w sztukach do 18 mtr. i więcej długości. To samo dotyczy dwu tylnych ładowni, gdzie się wytwarza przez wyjęcie przegrody jedna ładownia długości przeszło 23 metrów.

Wysokość ładowni nr. 1 i 2 wynosi 5—6.5 mtr., wysokość ładowni nr. 3 i 4—6 mtr.

Tanki balastowe.

Parowce i motorowce nowoczesne swój system balastowania operają w stanie próżnym na balaście wodnym, umieszczonym w podwójnym dnie, w kończynach okrętu i w specjalnych tankach wyrównawczych. Również podczas żeglugi z ładunkiem tanki wodne pozwalają uregulować stateczność, oraz wyrównać przegłębność czołową wzgl. rufową, jak też przechył boczny. Statek „Żeglugi Polskiej" posiada trzy tanki wodnobalastowe, zajmujące przestrzeń podwójnego dna z wyjątkiem części pod kotłami, która jest „sucha", oraz części pod halą maszyn, która stanowi tank zasilający. Tanki wyrównawcze znajdują się pod tylną ładownią.

Gdy oba są napełnione, wywołują zwiększenie zagłębienia rufy natomiast napełnienie jednego z nich wzgl. opróżnienie, gdy są oba napełnione wywołuje wyrównanie przechylu bocznego. — Wreszcie wodnobalastowe pomieszczenie czołowej kończyny pozwala regulować przegłębność przez obciążenie wzgl. ulżenie czoła okrętu.

Pojemność poszczególnych tanków wodnobalastowych statku 2 850 t. nośności „Żeglugi Polskiej" wynosi:

Tank Nr. 1 81 m^3.
Tank Nr. 2 157 m^3.
Tank Nr. 3 118 m^3.
Razem grupa tanków dennych 360 m^3.

Osobno liczyć wypada denny tank zasilający: 49 m^3.

Tank wyrównawczy lewy 107 m^3.
Tank wyrównawczy prawy 98 m^3.
Tank czołowy (pik 77 m^3.
Tank rufowy (pik rufowy) 22 m^3.

Powyższy podział obciążenia wodnego na poszczególne tanki uważać można za normalnie rozwinięty. Podział na większą ilość tanków jest stosowany specjalnie przy przewozach drzewa, zwłaszcza letnich, kiedy jest dużo pokładowego ładunku, a zużycie węgla podczas podróży poważnie wpływa w tych warunkach na stateczność statku.

(Dokończenie nastąpi).

Ruch portu gdańskiego w r. 1926.

Statystyka przynosi następujące liczby, dotyczące ruchu okrętów w porcie gdańskim **w ciągu roku 1926-go:**

Zawinęło do portu 5 967 statków morskich o łącznej ładowności 3 432 480 ton rej netto, w tej liczbie 5 589 parowców i motorowców 122 żaglowce i 256 lichtug morskich. Tonaż próżny na wejściu wynosił 2 276 258 t., tonaż z ładunkiem 1 007 494 t., tonaż statków, które zawinęły do bunkrowania, lub jako do portu ukrycia — 148 728 t. rej. netto.

Odpłynęły z portu 5 903 statki morskie o łącznej ładowności 3 395 840 ton rej netto, w tej liczbie 5 549 parowców i motorowców, 111 żaglowców i 243 lichtug morskie. Tonaż próżny na wyjściu wynosił 191 869 t., tonaż z ładunkiem 3 059 522 t., tonaż zawijających dla bunkrowania lub ukrycia 144 449 t. rej. netto.

W r. 1913 zawinęły do portu gdańskiego 3182 statki morskie o łącznej ładowności 937 590 t. rej. netto w tej liczbie 2 647 parowców i motorowców i 535 żaglowców i lichtug morskich. Tonaż próżny na wejściu wynosił 156 092 t., tonaż z ładunkiem 781 498 t. rej netto.

Odpłynęło z portu gdańskiego w r. 1913 3176 statków morskich o łącznej ładowności 935 136 ton rej. netto, w tej liczbie 2 647 parowców i motorowców i 529 żaglowców i lichtug morskich. Tonaż próżny na wyjściu wynosił 284 044 t., tonaż z ładunkiem 651 092 t. rej. netto.

Z powyższych liczb dla lat 1926 i 1913 (jako ostatniego roku „przedwojennego ruchu") występują jaskrawo dwa znamienne zjawiska w życiu portu gdańskiego:

1. Ruch statków wzrósł w r. 1926 w stosunku do r. 1913 **prawie czterokrotnie.**

2. Z portu o nieznacznej przewadze importu nad eksportem (r. 1913) Gdańsk stał się portem o ogromnej przewadze eksportu nad importem.

Załączone zestawienia obrazowe powyższych danych przedstawiają dokładnie, bez najmniejszej przesady, istniejący stan rzeczy.

Uderza w oczy ogromny wzrost ruchu w porcie gdańskim w liczbach bezwzględnych. Porównanie z sąsiednim Szczecinem jeszcze lepiej uwydatnia rozwój ruchu przez Gdańsk.

W r. 1913-tym bowiem Szczecin zajmował wyjątkowo wysoką rangę w ruchu portów bałtyckich, a wśród niemieckich portów prawie dorównywał Bremie (Szczecin w r. 1913 na wejściu 2 012 479 t., Brema 2 148 976 t. rej. netto). Podczas gdy jednak w r. 1926 dzięki wywozowi węgla **również** z polskiego G. śląska Szczecin zaledwie zdołał przekroczyć liczbę z r. 1913, Gdańsk, który w. r. 1913 miał na wejściu 937 590 t. rej. netto. w r. 1926 jako port należący do polskiej unji celnej miał na wejściu 3 432 480 t. r. netto tonażu. Pozornie mniej korzystnie przedstawia się stosunek przeładowanych ilości towarów, lecz i pod tym względem Szczecin tylko się cofa, podczas gdy Gdańsk idzie olbrzymiemi krokami naprzód.

W r. 1926 w porcie gdańskim przeładowano 6 026 000 ton towarów.

R

w Szczecinie zaś 5 900 tys. ton. Ale gdy w latach 1912—13 przeładunek w porcie gdańskim nie sięgał 2 i pół się w Szczecinie zauważyć upadek importu; żadnego z towarów z wyjątkiem celuzozy nie wwieziono w r. 1926 więcej aniżeli w r. 1925, a dla wielu towarów importowych spadek jest znaczny. Np. rudy wwieziono w r. 1925 1 204 tys. ton, w r. 1926 już tylko 750 tys. ton.

Przez Gdańsk natomiast wwieźliśmy w r. 1925 99 tys. ton rudy żelaznej, w r. 1926 już 149 tys. ton. Jak widać z powyższego istnieje naturalna tendencja ku penetracji rudy szweckiej do Polski i Czechosłowacji przez Gdańsk i Gdynię. Tej naturalnej tendencji należy wszystkiemi możliwemi środkami dopomagać, tembardziej że zabezpiecza ona fracht powrotny statkom i sprzyja równowadze ruchu w obie strony.

Obraz udziału poszczególnych bander w ruchu portu gdańskiego w r. 1913 i 1926 przedstawia się również zupełnie odmiennie. W r. 1913 Gdańsk był drugorzędnym portem rzeszy niemieckiej i tak jak dziś Królewiec wykazywał, przy nieznacznym ruchu ogólnym, bezwzględną i mocną przewagę bandery niemieckiej. Inaczej jest dzisiaj, gdy udział w ruchu portowym tej bandery wynosi z 908.206 ton r. n. zaledwie ok. 26 proc. ruchu całkowitego. Wprawdzie stoi ona jeszcze na pierwszem miejscu, jednak udział procentowy w latach poprzednich (w r. 1925 — 33 proc. ruchu, w r. 1924 — 38 proc. ruchu całkowitego w porcie) dowodzi, iż udział ten nadal się zmniejsza. Ponieważ jednak naturalny spadkobierca tego ruchu — pod banderą polską i flagą gdańską nie prędko jeszcze zajmie właściwe sobie pierwsze miejsce, możliwe jest, że pierwszeństwo bandery niemieckiej przed innemi obecnie banderami, jak szwecka i duńska jeszcze się nadal utrzyma.

Tonaż poszczególnych bander wynosił w r. 1926 (na wejściu) polski 41,491 t., gdański 103.078 t., szwecki 768.527 t., duński 695 425 t., niemiecki 908 206 t., angielski 339.456 t., norweski 211.652 t., łotewski 101.580 t., francuski 81.710 t., fiński 45. 272 t., włoski 41.158 t., holenderski 37.326 t. grecki 13 707 t., Stanów Zjedn. 12.662 t., estoński 10.323 t., sowiecki 8.139 t., litewski 4.375 t., belgijski 5.309 t., hiszpański 3.896 t., turecki 2.926 t., austrjacki 260 t.



Tonaż na wejściu do Gdańska



Statki zajęte w imporcie przez Gdańsk.



Statki zajęte w eksporcie przez Gdańsk

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Gdynia.

Związek armatorów w Kopenhadze chce wyrównać korzyści, które daje Gdynia wobec Gdańska. Związek armatorów Baltic and White Sea Conference w swym ostatnim okólniku polemizuje w sprawie korzyści jakie daje ładowanie w Gdyni. Okólnik uznaje, iż Gdynia jest tańszą od Gdańska, jednak staje się ona nieraz kosztowna w zimie, podczas burzliwej pogody, przez to, że statki muszą oczekiwać na możność wejścia. Baltic Sea Conf. zaleca więc armatorom liczyć fracht o 6 pensów od tony większy niż dla Gdańska, dla wyrównania ryzyka straty czasu. — Okólnik Baltic Sea Conference dąży jak widać do wyrównania różnicy kosztów portowych Gdyni i Gdańska, przez podniesienie frachtu. Ładowanie w Gdyni polskich statków byłoby najlepszą odpowiedzią na ten krok taktyczny.

Trudność walki z uchwałą Baltic Sea Conference. Związek armatorów Bałtyckiego i Białego morza zalecił swym członkom pobieranie frachtu przez Gdynię o 6 pensów wyższego aniżeli przez Gdańsk. Otwiera to znakomicie pole do wykorzystania Gdyni zimą przez statki Żeglugi Polskiej i T-wa Wisła-Bałtyk. Na przeszkodzie jednak stoi sprawa t. zw. kontyngentów, która mocno wiąże nasz węgiel eksportowy z obcemi statkami. Rewizja sprawy kontyngensów kolejowo-portowych w związku z niekorzystną uchwałą Baltic Sea Conference wydaje się koniecznością.

Burzliwa pogoda ma pewien wpływ na pracę Gdyni jako portu budującego się. Silne wiatry południowo-wschodnie utrudniały w ostatnich dniach ponownie eksploatację budującego się portu. W porcie stał przy nabrzeżu statek duński Hadsund, następnie duński parowiec Mary, który coprawda był wprowadzony do portu jeszcze 17-go. Jednak na redzie pozostawały 4 dość duże statki, które nie mogły być wprowadzone do portu z powodu silnego wiatru i fali, które bardzo silnie działają na duże powierzchnie próżnych statków, zawijających do naszego portu. Przy wiatrach południowych i wschodnich holowane do portu statki z łatwością mogą dotknąć mielizny znajdującej się ku północy od nowego nabrzeża. Wobec tego potrzebny jest drugi morski holownik, nieco mniejszy od „Ursusa“, któryby odciągał rufę wholowywanego do portu statku.

Po wybudowaniu chociażby części falochronów przed awanportem wady te znikną zupełnie.

Ruch statków „Żeglugi Polskiej“. 14-go stycznia parowiec „Kraków“ odszedł z ładunkiem drzewa z Gdańska do Rouen. Tegoż dnia parowiec „Poznań“ odszedł z Gdańska do Gandawy, również z ładunkiem drzewa. — 15-go stycznia parowiec „Katowice“ wyszedł z ładunkiem węgla z Gdańska do Gefle.

Ruch w Gdyni. Po odejściu 14-go wieczorem parowca „Pologne“ do Hawru z 1 pas. I kl., 17 II-ej i 253 III-iej w znacznej mierze emigrantów do Kanady) oraz 15-go rano estońskiego parowca Pakri, który udał się z ładunkiem węgla do Rewla port został próżny. Tegoż dnia jednak przybył duński par. Hadsund i rozpoczął niezwłocznie ładowanie węgla. Oczekuje się większego ożywienia, jednak obawy znów budzi spóźnianie się transportów węgla, wpływające ujemnie na sprawność przeładunkową portu.

Sieć przetokowa portu już jest nieźle rozwinięta, nie jest jednak jeszcze należycie wyzyskana z powodu spóźnień transportów węglowych.

17-go b. m., po wniesieniu wszystkich części maszyn do wnętrza budującej się elektrowni portowej, rozpoczął się ich ostateczny montaż, prowadzony przez Stocznię Gdańską.

Ruch portu Gdyni za tydzień. W ostatnim tygodniu zawinęły do portu gdyńskiego 3 parowce o łącznej ładowności 4 129 ton rej. netto, w tej liczbie 2 duńskie, 1 francuski. Na wejściu było tylko 5-ciu pasażerów i 12 t. ładunku (na parowcu Pologne). Wyszło natomiast z portu 6 statków (3 parowce, 1 holownik i 2 lichtugi morskie) o łącznej ładowności 4 367 t. rej. netto, w tej liczbie 3 niemieckie, 1 francuski, 1 estoński. — Statki te wywiozły razem 5 371 t. węgla, 5 ton mieszanego ładunku oraz 271 pasażerów. — Na zmniejszenie ruchu wpłynęły trudności wejścia do portu, spowodowane wiatrem południowo-wschodnim. Ten kierunek wiatru przy obecnym stanie budującego się portu okazuje najniekorzystniejszy wpływ na doprowadzanie i ładowanie statków. Statki czekają wobec tego na redzie na możność wejścia, część ich natomiast odeszła do Gdańska. Tylko zmiana kierunku wiatru może przerwać tę sytuację. Obecnie sytuacja już się zmieniła z powodu zmiany wiatru.

Gdańsk.

Ruch statków polskich. 17 bm. parowiec Żeglugi Polskiej „Wilno“ wyszedł z ładunkiem drzewa z Gdańska do Hull.

17 bm. transportowiec „Warta“ odpłynął z portu gdańskiego dla próbnych jazd na morze. 18 bm. powrócił do Gdańska. Przy powrocie zdarzył się wypadek z motorówką dobrowolnych cumowników, którzy dla zapewnienia sobie zarobku wyjechali chwytać cumy aż na morze. Od fali „Warty“ motorówka się wywróciła. Przy pomocy pierścieni ratunkowych i spuszczenia łodzi załoga „Warty“ uratowała niefortunnych pomocników.

Odjazd „Lituanji“ do Nowego Yorku. 18 bm. po tygodniowym postoju odjechał z Gdańska z pasażerami i mieszanym ładunkiem do Nowego Yorku parowiec Bałtycko-Amerykańskiej Linji „Lituania“.

Ruch portu gdańskiego za tydzień. Ruch portu gdańskiego w tygodniu ubiegłym (12—20 I.) wyraził się liczbą 88 statków morskich na wejściu oraz 106 na wyjściu. Wśród statków które zawinęły do portu było 7 polskich, 1 gdański, 13 duńskich, 20 szweckich, 35 niemieckich, 5 angielskich, 5 norweskich, 1 łotewski, 1 fiński. W liczbie tej było 73 parowców, 2 motorowce, 5 holowników, 6 lichtug morskich, 2 żaglowce z mot. pomocniczym. Wśród statków na wejściu 59 było próżnych lub pod balastem, 4 z pasażerami i towarem, 13 z mieszan. ładunkiem, 1 z węglem, 1 z żelaznemi brykietami, 1 z rudą żelazną, 2 żelazem, 1 z fosfatem, 2 z saletrą, 1 z drzewem, 3 ze śledziami. — Na wyjściu statków polskich było 6, gdańskich 3, duńskich 19, szweckich 27, niemieckich 38, angielskich 4 norweskich 5, łotewskich, francuskich, holenderskich, estońskich po jednym. Wśród 106 statków na wyjściu było 98 parowców, 4 motorowce, 4 dragi, 1 holownik, 2 lichtugi morskie. Ze statków tych wyszło próżnych 12, z pasażerami i towarem 4, z mieszanym ładunkiem 17, z węglem 31, z cementem 1, z solą 1 z drzewem 26, z podkładami 1, z drzewem i drobnicą 2, z melasą 1, z cukrem 9, ze zbożem 1.

Tczew.

Ruch statków T-wa Wisła i Bałtyk w Tczewie. 15-go b. m. holownik „Górnik“ z lichtugą morską „Janek“ powrócił z Karlshamnu do Gdańska.

Tczew mógłby ładować. Przyczyny zastoju. Od świąt port tczewski jest nieczynny, przy czem trzystu robotników utraciło pracę. Jako na przyczyny tego przejściowego zjawiska można wskazać na niepogłębienie jeszcze ujścia pod Schiewenhorst, co zmusza głęboko siedzące holowniki morskie do zawijania do Gdańska i komplikuje sprawne wyprowadzanie lichtug w trudnych warunkach zimowych; na obawę przed krą, która jest niebezpieczna dla promów przeładunkowych, jeszcze nie zastąpionych doskonalszemi urządzeniami, wreszcie na nieprzystosowanie jeszcze przewozów kolejowych węgla do warunkowego ładowania w Tczewie wzgl. Gdańsku lub Gdyni zależnie od sytuacji w porcie tczewskim.

Ujście Wisły już się nie pogłębia. Draga odesłana do Kopenhagi. Wielka draga duńska „Sydhavn“, która pogłębiała ujście Wisły pod Schiewenhorst odesłana została 17 bm. do Kopenhagi. W ten sposób sprawdziły się niepokojące pogłoski o przerwaniu przez dłuższy czas pogłębiania ujścia Żywej Wisły, zwanej też morską, gdyż stanowi morski dojazd Tczewa.

Z portu morskiego w Tczewie. Do portu naszego wróciły ze Stockholmu lichtugi morskie „Benek“ i D. W. 701 (zafrachtowana), jednak brak węgla nie pozwolił natychmiast ładować. Dwa dni w ten sposób upłynęło i wobec mogącej obecnie pojawić się gęstej kry, groźnej nie dla lichtug, lecz dla tymczasowych promów przeładunkowych, konjunktura już jest zmieniona. Najbliższe cztery tygodnie są najzimniejsze w roku. O ile Wisła stanie przy obecnej fali mrozów, szanse ładowania zimowego w Tczewie będą dobre, gdyż oczyszczenia Wisły łamaczami lodów od granicy gdańskiej aż do miasta (niżej utrzymują ją stale w stanie otwartym łamacze lodów Rady Portu w Gdańsku) pozwoli na bezpieczne stosowanie promów przeładunkowych, nienarażonych na nacisk kry.

Lichtuga morska T-wa Wisła-Bałtyk „Stefek“ uległa nieznacznym uszkodzeniom przy powrocie z zablokowanego lodem portu fińskiego Pargas. Naprawy które potrwają parę dni, wykonywa stocznia Gdańska.



Ś. p. Bolesław Dunin-Marcinkiewicz, pomocnik kapitana „Wisły“, zginął podczas burzy 10 paźdz. 1926 r. przy brzegach Holandji, usiłując naprawić awarję steru.

Nowiny żeglarskie.

Tylko wzmocnione statki mogą zawijać zimą do portów fińskich. Władze fińskie wydały rozporządzenie ważne od dnia 1. I. 1927 r. w sprawie dopuszczenia statków w żegludze zimowej do portów Finlandji. Dopuszczane będą do portów fińskich w zimie tylko statki posiadające specjalne wzmocnienia kadłuba dla żeglugi wśród lodów; wzmocnienia znajdują wyraz w znakach i klasach towarzystw klasyfikacyjnych. Oto są znaki i klasy statków dopuszczonych do zimowej żeglugi do Finlandji:

Lloyds Register * 100 A. 1 z uwagą: „strenghened for navigation in ice“ (wzmocniony dla żeglugi wśród lodu) albo z uwagą: „with freeboard“ (z wolną burtą).

Bureau Veritas * 13/3 R. P. lub też z literami A. lubL.

Norske Veritas * 1 A 1, z dodaniem: „Ice“ (lód) lub „with freeboard“ (z wolną burtą).

Germanischer Lloyd * 100. 4. E (E oznacza Eis — lód).

Britisch Corporation B. S * z uwagą: „with freeboard“ (z wolną burtą“).

American Bureau of Shipping * A. 1. E. lub „with freeboard“.

Komunikat o stanie lodów na Bałtyku na 18-go stycznia. (AP.). Polskie wody: wolne od lodów, Wisła Morska — nikła kra, żegluga bez przeszkód. Dalej ku wschodowi Piława, Królewiec. Kłajpeda bez zmian. Łotwa: w zatoce Ryskiej koło Domesnes kra, w Rydze luźny lód. Estonja: na wschodnich i

północnych dojazdach do Rewla kra, trudności dla słabych parowców. Koło Dagerort zbita drobna kra, żegluga tylko dla statków wzmocnionej budowy. Szwecja: Stockholm, Gefle — dostęp tylko za łamaczami lodów.

Polska służba ostrzegawcza o lodach na morzu. Radjostacja w Grudziądzu rozpoczęła nadawanie codzienne dle celów międzynarodowej żeglugi na Bałtyku komunikatów o stanie lodów przy wybrzeżu Polski. Komunikat w sześciu liczbach streszcza stan lodów: przed Rozewiem, przed Helem, w porcie Helu, przed Gdynią, w porcie Gdyni i na Wiśle Morskiej (Tczew). Przy nastaniu silniejszych mrozów komunikaty te będą miały doniosłe znaczenie dla międzynarodowej żeglugi na Bałtyku

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 7—31 grudnia 1926 zawinęło do portu Lipawy 57 statków o łącznej ładowności 23 338 t. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 2 610 ton ładunku mieszanego, 5 466 ton węgla (w tem 2 502 t. węgla polskiego), 800 t. brykietów, 619 t. cementu, 351 t. kamienia wapiennego, 250 t. wyki, 180 t. cegły drzewa w tranzycie. 13 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 56 statków o ł. ładowności 21 391 t. rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 5800 ton mieszanego ładunku, 1 250 std. drzewa, 76 000 kg. zapałek, 1 025 t. lnianego siemienia, 400 t. makuchów, 400 t. cementu. 14 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FRANCJA.

Utrata szkolnego żaglowca „Richelieu". Wielki żaglowiec szkolny francuskiego towarzystwa statków szkolnych „Richelieu" zatonął 3 b. m. w Baltimore (St. Zjedn.) na skutek wybuchu ładunku smoły. Zginęło 3 ładujących murzynów i 30 zostało rannych. Podniesienie statku kosztowałoby zbyt drogo, wobec czego uważać go można za stracony. „Richelieu" był zbudowany w r. 1919 przez Blohm i Vossa w Hamburgu i był wydany Francji na mocy tratatu pokojowego.

TURCJA.

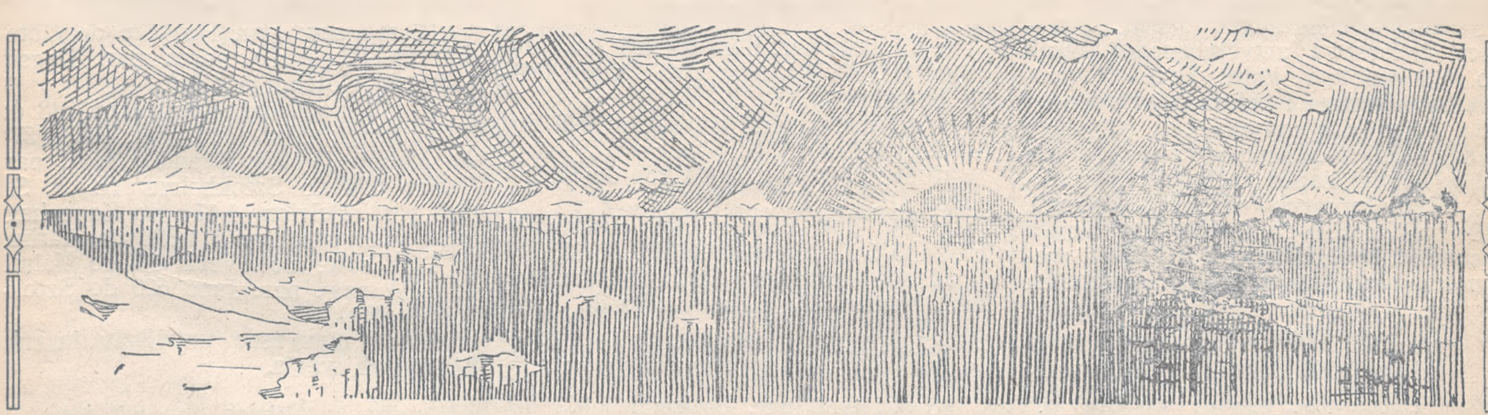
Naprawa krążownika pancernego „Yavouz" (Goeben). Znana firma francuska Penhoet (Chantiers de Saint-Nazaire) podjęła na miejscu, w Konstantynopolu, naprawę krążownika „Yavouz". W grudniu przy podnoszeniu do doku pływającego krążownik doznał awaryj; obecnie przyjęła stocznia francuska naprawę statku w suchym doku, przy czem tylko personel kierowniczy będzie francuski. Zamówienie świadczy o zniknięciu napięcia spowodowanego aresztowaniem oficera nawigacyjnego francuskiego parowca „Lotus".

Sprawy prawniczo-morskie.

Walne zebranie Baltic and White Sea Conference odbędzie się w dniach 3—7 maja w Paryżu. W maju zeszłego roku zebranie się nie odbyło, z powodu niemożliwości, w związku ze strajkiem angielskim, przybycia do Paryża armatorów angielskich. Najbliższe walne zebranie będzie więc obradowało po dwuletniej przerwie. Komitet wykonawczy związku, jak wiadomo, ma swą siedzibę stałą w Kopenhadze.

Z prasy.

Zeszyt styczniowy „Morza", organu Ligi Morskiej i Rzecznej opuścił prasę i zawiera treść następującą: — K. Towarzystwo Wisła-Bałtyk. — J. Rummel. Państwowa żegluga morska. J. Rummel. Walka o Bałtyk. II. Dr. W. Portl. Porty na Bałtyku i znaczenie ich dla Czechosłowacji. — K. Czechosłowacja a Gdynia. — K. Bagiński. Morska polityka polski. — T. Stecki. Z dziennika marynarza. J. Rummel. Bandery polskie. — I. Kuczkowski. Łodzie podwodne. De Lavergne. Marynarka francuska. — Dyslokacja floty angielskiej. — Rozwój greckiej marynarki wojennej. — J. Rummel. Dni grozy na morzu Północnem. Kronika. Z prasy. — J. Rummel. Wypadki ze statkami. — Wywiad z P. J. Rummlem. Dział oficjalny L. M. i R.



Podróże morskie i sport wodny

Inżynier A. Potyrała.

Materjały dla budowy łodzi.

II. Drzewo jako materjał budowlany.

Drzewo, wymagając niezbyt kosztownych przyrządów do obróbki, jak też stosunkowo niewielkich kwalifikacji sił robotniczych, nadaje się bardzo dobrze do budowy łodzi wszelkich wielkości, począwszy od najmniejszych, a skończywszy na jednostkach, którym lepiej odpowiada miano okrętów. Z drzewa można wykonać prawie wszystkie części kadłuba, o formie nieraz dość skomplikowanej. Lepiej jest jednak niektóre z nich wykonywać z metalu, ponieważ drzewo nie dla wszystkich rodzajów obciążenia się nadaje. Szczególnie części mające przyjmować obciążenie na ścinanie należy wykonywać z metali. Wszelkie więc okucia, nitowanie i osprzęt łodzi wyrabia się obecnie z żelaza, stali, miedzi, mosiądzu, bronzu, aluminium itp.

Części konstrukcyjne takie, jak wręgi wymagające wygięcia, najlepiej wykonać jest z drzewa nadającego się na ten cel, ponieważ konstrukcja z ciosanych elementów, a nie wyginanych jest o wiele słabsza. Z drzew europejskich najlepiej nadaje się do wyginania dąb i jesion. Chcąc wygiąć dany kawałek drzewa, należy ociosać go do wymiarów mniejwięcej odpowiadających wymaganemu elementowi konstrukcyjnemu, a następnie poddać go działaniu gorącej pary w specjalnie dla tego celu zbudowanem urządzeniu. Drzewo staje się elastyczne i daje się z łatwością wyginać. Umocowawszy odpowiednio wygięte drzewo, zostawia się go na pewien przeciąg czasu dla wydzielenia wilgoci, a po wysuszeniu wykańcza się jego ostateczne kształty. Drzewo wy-

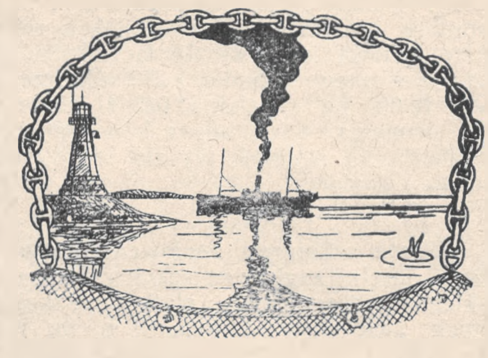
ginane po uwolnieniu z umocnienia, tylko nieznacznie zmienia swoją formę.

Wielką wadą konstrukcji drewnianych, jest łatwe uleganie gniciu pod wpływem zmian atmosferycznych i dlatego szczególną uwagę należy zwracać na zabezpieczenie drzewa przed wilgocią. Robactwo może czasem wyrządzić niepowetowane szkody. Drzewo zabezpieczyć można przed niem, nasycając je chemicznemi roztworami. Drzewa, które nie ulega robactwu jest zamało, by można było łodzie z niego całkowicie wykonywać. Dalszą wadą łodzi drewnianych jest ich palność. Dlatego wbudowując w łódź silnik spalinowy, lub zbiornik z paliwem należy bezwzględnie mieć powyższy fakt na uwadze, gdyż niejednokrotnie łodzie padały pastwą płomieni, tylko z powodu wadliwego przeprowadzenia rury wydechowej lub umieszczenia zbiornika z benzyną.

Naogół zalety materjału drzewnego przewyższają jego wady, które w dodatku przy umiejętnej obróbce i konserwacji dadzą się ograniczyć i tem się tłumaczy objaw, że dotychczas łodzie buduje się przeważnie z drzewa. Pewną rolę odgrywa tutaj też rutyna i konserwatyzm stoczni i konstruktorów, którzy niechętnie wprowadzają w swych pomysłach nowości.

O ile stal lub jakiś inny metal może zastąpić z powodzeniem drzewo w konstrukcji kadłuba, niema materjału lepiej nadającego się dla urządzenia wewnętrznego łodzi, jak drzewo. Jest ono lekkie i daje się przystosować do wymagań wchodzących więcej w zakres stolarstwa artystycznego aniżeli do budownictwa łodzi. Drzewo odpowiednio dobrane i polituruwane względnie bejcowane ma dla oka ludzkiego nadzwyczaj przyjemny wygląd, którei to własności żaden metal nie posiada. To też próby wprowadzenia aluminium, jako najlżejszego z metali, mogących wchodzić w rachubę, dla urządzeń wewnętrznych okrętów i łodzi spełzły na niczem, względnie ograniczone zostały do okrętów wojennych.

Kiedy w metalach mamy do czynienia ze strukturą zupełnie jednolitą we wszystkich osiach, drzewo przedstawia mniej lub więcej równomierny układ włókien, który odpowiednio do rocznego przyrostu drzewa, jest podzielony na warstwy o kształcie kół koncentrycznych, czyli t. zw. słoje. Drzewo poszczególnych słoi wykazuje samo w sobie najróżniejsze własności, nie jest jednolite, a słoje jedne od drugich są zwykle zupełnie różne. Środkowe słoje są twardsze i wytrzymalsze od zewnętrznych, które jako materjał budowlany niewielką przedstawiają wartość. Również sam środek pnia, t. zw. rdzeń jest na ten cel nieużyteczny. W dodatku skazy w postaci sęków i nierównomiernego rozrostu drzewa obniżają jego wartość. Dlatego wybór odpowiedniej części pnia dla celów budowlanych nie jest rzeczą łatwą, a w dalszym ciągu obróbka i suszenie, w celu wydzielenia substancji ciekłych i lotnych, wymaga dużej znajomości rzeczy.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(6—19 stycznia).

6 st.: szw. par. Forswik 699 do Varbergu (P. A. M.), szw. par. Ossian 894 do Sztokholmu (P. A. M.).

8 st.: niem. par. Kressmann 249 do Korsöru (P. A. M.).

10 st.: szw. par. Nord 989 do Göteborga (P. A. M.).

11 st.: duń. żagl. z mot. Dronning Thyra 376 do Halmstadu (P. A. M.).

12 st.: niem. hol. Henry Peters z licht. August 313 i Hansa 310 do Aarhus (P. A. M.).

15 st.: est. par. Pakri 740 do Tallinu (Rhd).

18 st.: duń. par. Hadsund 1 163 do Abo (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 13 436 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(9—18 stycznia).

9 st.: norw. par. Dampseks 485 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S), szw. par. Sirius 467 do Kalmaru (B i S), duń. par. Randi 493 do Pargasu (Rhd), niem. par. Ralum 185 do Kopenhagi (Bg), duń. par. Grönsund 1 504 do Livorno (B i S), szw. par. Amiti 365 do Helsingborgu (B i S), duń. par. Rosenberg 727 do Horsensu (Rhd), szw. par. Ymer 602 do Karlskrony (B i S), norw. par. Speed 786 do Skutskär (B i S), pol. hol. Tyran z licht. Jurek 634 do Kopenhagi (D — S), fr. par. Nicolas Jean 1 182 do Boulogne (B i S).

10 st.: szw. par. Botte 878 do Göteborga (B i S), łot. par. Clara 182 do Fredrikshaldu (Befr. ges).

11 st.: niem. par. Brake 336 do Aalborga (Rhd), szw. par. Hildegard 715 do Helsingforsu (Rhd), szw. par. Asta 1 089 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Gevalia 108 do Göteborga (Rhd), niem. par. Marianne 472 do Göteborga (B i S), duń. mot. Virginia 364 do Oslo (B i S).

12 st.: duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi (D — S), niem. par. Imatra 1 542 do Kopenhagi (Lcz), niem. par. Elbing III 186 do Halmstadu (Gw), niem. par. Helene 1 324 do Neapolu (Polsko-Skand).

13 st.: gd. par. Balticum 364 do Göteborga (B i S), szw. par. Nike 655 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Elsa do Kopenhagi (Bg), niem. par. Ester 254 do Malmö (Rhd), szw. par. Casablanca 638 do Malmö (Polsko-Skand.), szw. par. Bore VIII 700 do Gefle (B i S), norw. par. Starkad 1 274 do Malmö (Bg), łot. par. Diruta 1 091 do Rygi (B i S), duń. par. Hafnia 1 559 do Kopenhagi (Polsko-Skand.).

15 st.: duń. par. Knut Villemoes 860 do Esbjergu (Rhd), szw. par. Gusten 353 do Malmö (Polsko-Skand.), szw. par. Freya 711 do Göteborga (Polsko-Skand.), szw. par. Amazone 873 do Göteborga (Polsko-Skand.) pol. par. **Katowice** 1 107 do Gefle (B i S), szw. par. Ethel 908 do Sztokholmu (Polsko-Skand.).

16 st.: szw. par. Grim 738 do Sztokholmu (Bg), niem. par. Gerda Kunstmann 390 do Haderslevn (Rhd).

17 st.: szw. par. Pan 526 do Göteborga (B i S), norw. par. Dagsin 1 284 do Göteborga (Bg).

18 st.: niem. par. Kressmann 248 do Norrköpingu (Bg), duń. par. Alf 1 374 do Malmö (Polsko-Skand.), szw. par. Ossian 894 do Sztokholmu (B i S), duń. par. Belgien 1 174 do Kopenhagi (Art) duń. par. Dania 1 390 do Aarhus (B i S), szw. mot. Vera 221 do Malmö (B i S), szw. par. Juno 620 do Sztokholmu (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 84 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(9—18 stycznia)

9 s.: gd. par. D. Siedler 256 do Antwerpji z drz. i tow. (Rhd), gd. par. Mottlau 430 do Delfzylu (B i S), norw. par. Bommestad 652 do Bostonu (Bg), szw. par. Signe 936 do Manchesteru (B i S).

10 st. niem. par. Wiborg 350 do Dowru (Shaw).

11 st.: niem. mot. Dietrich Boonekamp 582 do Westhartlepoolu (B i S).

12 st.: niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy (B i S), duń. par. Ester Marie 1 118 do Newport (Shaw).

13 st.: est. par. Kajak 1 299 do Manchesteru (Bg), niem. par. Phila 727 do Londynu (B i S), szw. par. Helge 1 527 do Manchesteru (Shaw), ang. par. Angelos 782 do Londynu (Shaw); szw.

par. Dalhem 642 do Prestonu (Bg), niem. par. Lise 718 do Gandawy (B i S).

14 st.: pol. par. **Poznań** 1 129 do Gandawy (D — S), niem. par. Dora Ahrens 529 do Goole, pol. par. **Kraków** 1 112 do Rouen (D — S), niem. par. Käthe643 do Grimsby (D —S), szw. par. Gylve 272 do Goole (Bg).

15 st.: duń. par. Halfdan 854 do Bordeaux z drz. i tow., niem. par. Mangan 299 do Dowru (Wolff), niem. par. Masuren 299 do Lubeki z podkładami (Rhd). szw. par. Dagni 629 do Grimsby (Bg), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Gandawy (Rhd), hld. par. Nero 354 do Amsterdamu z drz. i tow. (Pwe), niem. par. Elbing 1 251 do Gravelines (D — S), duń. par. Elsborg 929 do Manchestru (Bg).

17 st.: niem. hol. Schulau z licht. Zukunft 603 i Ahrensfelde 619 do Amsterdamu (D — S), pol. par. **Wilno** 1 129 do Gandawy (D — S), szw. par. Atlanten 1 815 do Dunkerki (Bornhold).

18 st.: szw. par. Hild 725 do Antwerpii (B i S), duń. par. Joachimsfeld 628 do Londynu (B i S), duń. par. Saturnus 407 do Yarmouth (Balt. Fr. K.), duń. par. Stegelborg 1 146 do Grimsby (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 103 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.

(9—18 stycznia).

18 st.: niem. par. Arnold Köpke 430 do Rotterdamu (Gw).

Statek powyższy wywiózł 800 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

(9—18 stycznia).

10 st.: niem. par. Brunhilde 863 do Rotterdamu (D — S).

12 st.: niem. par. Grimgerde 406 do Amsterdamu (B i S), szw. par. Ascania 404 do Landskrony (B i S).

13 st.: szw. par. Blanche 205 do Sztokholmu (Thor Hals).

14 st.: niem. par. cyst. Ostsee 121 do Oslo z melasą (Scharenbg), szw. par. Tyr 432 do Landskrony (B i S).

15 st.: niem. par. Ymir 2 420 do Rotterdamu (D — S), szw. mot. Gallus 223 do Landskrony (B i S), niem. par. Scharhorn 115 do Horsensu (B i S).

17 st.: szw. par. Alea 290 do Landskrony (B i S).

18 st.: szw. par. Majfrid 524 do Landskrony (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 11 400 ton cukru.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (9—18 stycznia).

9 st.: niem. żagl. z mot. Eros 81 z Veyle z żelazem (Bg), niem. par. Mangan 211 z Rotterdamu z żelazem (D — S), gd. par. Balticum 364 z Oxelösundu z rudą (B i S), niem. par. Bavaria 553 z Szczecina z żelazem (B i S).

11 st.: niem. par. Kapitan Kross 394 z Nargön z żelastwem (Art).

13 st.: duń. par. Laura 483 z Lubeki z żelazem (Lcz), niem. par. Rudolf 487 z Hamburga z saletrą (Pwe).

15 st. niem. par. Gertrud 177 z Hamburga z saletrą (Pwe), niem. par. Vinetia 507 z Koppersvikshamnu z brykietami żelaznemi (Schenker).

16 st.: szw. par. Felicia 687 z Oskarshamnu z rudą (Schenker).

17 st.: fsk. par. Björneborg 4 401 z Sousy z fosfatem (Warta).

Statki powyższe wywiozły łącznie 19 200 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w pierwszej dekadzie stycznia.

(W tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 62 763, parafina 355, cement 620, oleje 580, sól potasowa 461, soda 81, sól glauberska 9.

Prod. roślinne: jęczmień 1 300, ow. strączkowe 137, cukier sur. 8 844, rafinada 2 867, wytłoki buraczane 226, drzewo 41 142, koniczyna 189, smoła drzewna 276 melasa 49, rzepak 250, otręby 100.

Prod. zwierzęce: mięso 73, skóry 31.

WWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 552, siarka 15, saletra chilijska 790, żelazo 257, maszyny 12.

Prod. roślinne: pszenica 216, ryż 303, żywica i kalafonja 99, oleje 466 garbnik kwebracho 103.

Prod. zwierzęce: smalec 248, śledzie sol. 2 654, tłuszcze 51, skóry sol. 107, wełna sur. 88.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Nazwy zamówionych łodzi podwodnych. 3 zamówione we Francji łodzie podwodne - monitory, jak donosi Polska Zbrojna otrzymają nazwy „Wilk", „Ryś" i „Żbik", przyczem nazwę „Wilk", łódź podwodna otrzyma w spadku po okręcie „Wilku", który brał udział w zwycięskiej bitwie pod Oliwą w 1627 r.

Z komitetu floty narodowej. Komitet floty narodowej z funduszy zebranych drogą zbiórek przeznaczył 50 tys. złotych na zakup statku morskiego dla przewozu mieszanych ładunków oraz 5 tys. złotych na pomoce szkolne i przyrządy dla Szkoły Morskiej w Tczewie.

Z ostatniego posiedzenia komisji morskiej. 21-go b. m. odbyło się posiedzenie komisji morskiej pod przewodnictwem posła Załuski. Przyjęto w trzeciem czytaniu ustawę o komitecie floty narodowej z dn. 26. 3. 1920 r. Po uchwaleniu ustawy przemawiał minister przemysłu i handlu p. E. Kwiatkowski wyrażając swe uznanie dla komisji za owocną pracę prawodawczą. Minister Kwiatkowski omówił następnie główniejsze szczegóły polskiej polityki morskiej. Jednem z zadań rządu jest rozbudowa portów Gdyni i Tczewa, które nie są skierowane przeciwko Gdańskowi. W toku przemówienia minister przemysłu i handlu oznajmił, iż w najbliższym czasie flota Żeglugi Polskiej powiększy się o jeden z transportowców marynarki wojennej (z których jeden „Warta" ma 3 800 ton nośności, drugi zaś, „Wilja" 5 000 ton nośności), oraz o statek dla ładunków zbiorowych.

Gdynia.

Wielkie ożywienie w Gdyni. Ruch statków rekordowy, przeładunek również. Prace nad budową portu w pełnym biegu. Od kilku dni daje się zauważyć znaczna poprawa gęstości ruchu w porcie gdyńskim, a nawet osiąga się znów maksimum eksploatacji. W dniu 21 stycznia załadowano np. węgla 2 800 ton. Stoją w porcie stale 4 statki. Ładuje się i w niedzielę. Z dźwigów mostowych jeden pracuje z przerwami, wywołanemi defektem motoru. Braku węgla się nie odczuwa. W dalszym ciągu prowadzą się prace drag przy pogłębianiu basenu wewnętrznego i prace przy montowaniu elektrowni portowej.

Polepszenie połączenia z Oksywiem. Prom łączący Gdynię z Oksywiem poprzez basen portowy został odnowiony, przyczem wprowadzono pewne udoskonalenia, tak że przejazd odbywa się dziś bardziej normalnie.

Tczew.

Ruch statków polskich. 21-go stycznia parowiec Żeglugi Polskiej Toruń odszedł z Gdańska do Gandawy z ładunkiem drzewa. Statki t-wa Wisła-Bałtyk: 17-go stycznia przybył do Gdańska hol. Krakus z Ronneby. 20-go holownik Tyran z lichtugą morską Jurek z Kopenhagi, 22-go stycznia holownik Zafracht, niemiecki Gladiator z lichtugami Bronek i Walter ze Sztockholmu. 23-go stycznia holownik Sambor z lichtugami Bartek i Bolek z Oxelösundu (Szwecja) z 1 300 ton rudy. Z Gdańska wyszły 21-go holownik Orkan z lichtugami Antek i Alek do Norrköpingu z 1250 ton węgla.

Wodostany Wisły.

Styczeń	14	15	16	17	18	19	20
Kraków	+ 40	— 6	— 38	— 53	— 84	— 96	—118
Zawichost	225	238	235	230	235	239	247
Warszawa	203	210	248	285	297	286	272
Płock	165	162	165	181	210	220	206
Toruń	229	198	194	200	230	278	288
Fordon	248	216	203	205	222	270	292
Tczew	292	264	228	200	196	214	260
Ujście (Schiewenh.)	246	248	246	244	238	232	238

Miesięcznik ilustrowany „MORZE"

Organ Ligi Morskiej i Rzecznej.

Pismo poświęcone propagandzie morza i dróg wodnych w Polsce.

Każdy uświadomiony obywatel Rzeczypospolitej przegląda i czytuje „**MORZE**".

Łącznie z „Żeglarzem Polskim" kosztuje tylko **zł 12 rocznie, zł 6 półrocznie.**

Zamawiać można przez administrację „Żeglarza Polskiego" w Tczewie lub bezpośrednio w admin. „Morza" — Warszawa, Elektoralna 2.

„Morze" bez „Żeglarza Polskiego": **rocznie 8 złotych, półrocznie 4 złote.**

C. HARTWIG T. A.

ODDZIAŁ GDAŃSKI

Ekspedycja, Żegluga. Asekuracja, Clenie, Inkaso, Własne Składy:

Pfefferstadt 1.

BIURA: Nowy-Port, Weichselbahnhof i Holm.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:

„Elite", Holzmarkt 11, telefon 6888.

„Elite", Jopengasse 23.

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 lustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M. Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924. . . . . 70,00 zł

oraz najnowsze wydania w języku francuskim:

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna 32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane . . . . 3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926 . . . . 13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926 . . . . . . 20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1925. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str. . . . . . 12,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923 . . . . 10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926 . . . . 8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923 . . . . 4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923 . . . . 20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924 . . . . : 4,90 zł
B Aillet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie 1922 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Żeglarze morscy i rzeczni
Spedytorzy i maklerzy okrętowi
Urzędnicy portowi i brzegowi
Urzędnicy i pracownicy zarządów dróg wod.
Marynarze wojenni
Sportowcy — yachtsmeni
oraz
Wszyscy Przyjaciele żeglugi

czytują i abonują

„Żeglarza Polskiego"

Najtańsze pismo fachowe w Polsce.



ALMANACH Żeglarza Polskiego

1927/28

ukaże się około 1-go lutego (całkowicie nowe opracowanie naszej książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami węzłów morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:

Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Higjena okrętowa. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Spis firm, interesujących żeglarzy morskich, rzecznych i sportowców, i t. d.

Cena 4 zł. —

Wysyła wydawnictwo

„Żeglarza Polskiego"

TCZEW, ulica Hallera 17.

Konto P. K. O. 170 044.

Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 naszego pisma cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.